Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7410**

16. Wahlperiode 05. 12. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7229 –

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Inanspruchnahme der öffentlichen Hand bei Unfällen an behördlich bekannten Unfallschwerpunkten

Vorbemerkung der Fragesteller

Im bundesweiten Straßennetz kommt es wiederholt und immer an den gleichen Stellen zu Verkehrsunfällen, die als Unfallschwerpunkte bezeichnet werden. Nach Schätzungen des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer entstehen durch Unfallhäufungen jährlich volkswirtschaftliche Schäden von rund 5 Mrd. Euro. Es ist Aufgabe der Unfallkommissionen auf Ebene der Kreise, Unfallschwerpunkte zu entdecken und durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen, um der Verkehrssicherungs- oder Verkehrsreglungspflicht nachzukommen. Aus den Verwaltungsverfahrensvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ergeben sich zwar Prüfpflichten, aber keine Handlungspflichten. Entsprechende Ländervorschriften lassen keine Schadenersatzansprüche von verunfallten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu, wenn Straßenbaulastträger (bei Verkehrssicherungspflichten) oder untere Straßenverkehrsbehörden (bei Verkehrsregelungspflichten) gegen Verkehrsvorschriften verstoßen. Liegt ein bekannter Unfallschwerpunkt vor, der nicht entschärft wurde, so hat der Verunfallte häufig das Nachsehen, weil die Mehrheit der Kraftfahrer in gleicher Situation den Unfallschwerpunkt unfallfrei passiert hat. Trotz eines eventuellen Behördenverstoßes lassen sich daraus keine Amtshaftungsansprüche ableiten. Eine Bezugnahme auf § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) i. V. m. Artikel 34 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) reicht offensichtlich häufig nicht aus. Aus diesem Zusammenhang heraus haben wir folgende Fragen an die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viel Fälle nicht geleisteter Amtshaftungen in Deutschland existieren, die auf nicht beseitigte oder entschärfte, aber bekannte Unfallschwerpunkte zurückzuführen sind?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, warum werden dazu keine Daten erfasst?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 3. Dezember 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Frage unterstellt, dass das Unterbleiben einer Beseitigung oder Entschärfung bekannter Unfallschwerpunkte im Straßenverkehr keine Amtshaftungsansprüche auslöse oder zwar Amtshaftungsansprüche auslöse, diese aber seitens des betroffenen öffentlichen Rechtsträgers nicht erfüllt würden. Diese Unterstellung trifft nicht zu: Die Bundesregierung hat bereits in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Verbesserungswürdigkeit der Verkehrssicherheit“ (Bundestagsdrucksache 16/4294, Antwort zu Frage 4) darauf hingewiesen, dass „bei Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten durch die Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde Haftungsansprüche nach § 823 oder § 839 BGB i. V. m. Artikel 34 GG bestehen können.“ Anhaltspunkte dafür, dass diese Ansprüche, soweit sie im Einzelfall bestehen, nicht erfüllt würden, liegen der Bundesregierung nicht vor. Dementsprechend liegt der Bundesregierung auch kein diesbezügliches Zahlenmaterial vor.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Experten, dass eine Verschärfung der StVO bzw. des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Hinblick auf eine bessere Eindeutigkeit von Haftungsregelungen zu mehr Verkehrssicherheit führen?

   Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung dazu?

Die Frage unterstellt, dass nach Auffassung von Experten eine Verschärfung der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Hinblick auf eine bessere Eindeutigkeit von Haftungsregelungen zu mehr Verkehrssicherheit führen würde. Die Haftung und ihre präventive Wirkung ist vordringlich eine juristische Frage. Das juristische Experten diese Auffassung vertreten würden, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Auch die Annahme, dass es den Regelungen des geltenden Rechts an Eindeutigkeit mangele, wird von der Bundesregierung nicht geteilt. Die Bundesregierung hat vielmehr bereits in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, „Verbesserungswürdigkeit der Verkehrssicherheit“ (Bundestagsdrucksache 16/4294, Antwort zu Frage 4) darauf hingewiesen, dass die bei Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten durch die Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde nach § 823 oder § 839 BGB i. V. m. Artikel 34 GG möglicherweise bestehenden Haftungsansprüche, konkretisiert durch die Rechtsprechung zu vielen haftungsrechtlichen Einzelfragen, für einen angemessenen Schutz von Geschädigten bei solchen Pflichtverletzungen sorgen. Auch ungeachtet dessen ist nicht erkennbar, inwieweit die in der Frage in Erwägung gezogene Verschärfung der StVO oder des StVG, aus deren Regelungen sich bei Verstößen gegen Verkehrssicherungs- oder Verkehrsregelungspflichten an Unfallschwerpunkten keine Haftungsansprüche ergeben, zu eindeutigeren Haftungsregelungen führen könnte, die die Verkehrssicherheit erhöhen.

3. Ist die Bundesregierung auch der Meinung, dass die Verwaltungsvorschriften zu § 44 StVO reformbedürftig sind, was von Experten geäußert wird?

   Sollten die Anforderungen an eine modernen Erkenntnissen entsprechende örtliche Unfalluntersuchung verbessert und präzisiert werden?

   Wenn nicht, warum nicht?

Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, dass die Verwaltungsvorschriften zu § 44 StVO reformbedürftig sind. Die Qualität der örtlichen Unfalluntersuchungen, die auf der rechtlichen Grundlage der o. g. Verwaltungsvorschriften durchgeführt werden, durch die Unfallkommissionen hat sich in den vergangenen Jah-

ren verbessert. Wichtig ist eine konsequente und regelmäßige Durchführung der örtlichen Unfalluntersuchungen durch die zuständigen Länderbehörden. Diese haben in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, um eine an modernen Erkenntnissen orientierte Unfallforschung sicherzustellen.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Meinung, dass es gesetzlich zu definieren ist, ab wann Unfallhäufungen auf bestimmten Straßenabschnitten als ein nicht verkehrssicherer Zustand zu deklarieren sind, um im Sinne der Unfallvorsorge für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, oder im Fall eines Unfalls Haftungsansprüche daraus ableiten zu können?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine gesetzliche Definition, ab wann Unfallhäufungen auf bestimmten Straßenabschnitten als ein nicht verkehrssicherer Zustand zu deklarieren sind, nicht erforderlich. Den zuständigen Länderbehörden steht mit den „Merkblätter für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 und Teil 2“ (Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV) ein von Experten erstelltes Kompendium zur Verfügung, anhand dessen sowohl eine Analyse der gegebenen Situation durchgeführt als auch sachbezogene Lösungen erarbeitet werden können. Die genannten Merkblätter sind in vielen Bundesländern verbindlich eingeführt worden. Teil 2 der Merkblätter beinhaltet „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“.

5. Wenn es schon schwierig ist, Haftungsansprüche geltend zu machen, die aus Unfällen an behördlich bekannten Unfallschwerpunkten resultieren, sollten Verkehrsteilnehmer und Teilnehmerinnen dann nicht in die Lage versetzt werden, einen Unfallschwerpunkt im Straßenverkehr rechtzeitig erkennen zu können?

Haftungsansprüche, die aus Unfällen an behördlich bekannten Unfallschwerpunkten resultieren, geltend zu machen, ist nicht schwierig. Ihre erfolgreiche Durchsetzung erfordert hingegen, dass im Einzelfall die für alle Ansprüche wegen unerlaubter Handlungen bzw. wegen Amtspflichtverletzungen gesetzlich bestimmten Voraussetzungen vorliegen.

Im Übrigen gilt Folgendes: Aus Verkehrssicherheitsgründen ist es sinnvoller, riskante Streckenabschnitte, die zu Unfallschwerpunkten führen, zu beseitigen. Den Straßenverkehrsbehörden stehen dabei durch das Instrumentarium der StVO Möglichkeiten zur Verfügung, wie z. B. Herabsetzung der Geschwindigkeit, um mögliche Gefahrenlagen zu entschärfen. Eine bloße Markierung einer unfallträchtigen Stelle ohne Hinweis darauf, worin genau die Unfallgefahr liegt, ist aus Verkehrssicherheitsgründen kontraproduktiv und abzulehnen.

6. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass der Schutz von Geschädigten bei Pflichtverletzungen in Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht bzw. Verkehrsregelungspflicht ausreicht?

   Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung angesichts der hohen volkswirtschaftlichen Kosten?

Die Bundesregierung hat diese Frage bereits in ihrer Antwort (dort zu Frage 4) auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Verbesserungswürdigkeit der Verkehrssicherheit“ (Bundestagsdrucksache 16/4294, Frage 4) wie folgt beantwortet:

„Bei Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten durch die Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde können Haftungsansprüche nach § 823 oder § 839 BGB i. V. m.

Artikel 34 GG bestehen. Konkretisiert durch die Rechtsprechung zu vielen haftungsrechtlichen Einzelfragen sorgen sie für einen angemessenen Schutz von Geschädigten bei solchen Pflichtverletzungen. Eine auf Verletzungen von Verkehrssicherungs- und Verkehrsregelungspflichten bei bekannten Unfallschwerpunkten beschränkte, besondere Haftungsregelung würde zu Schieflagen mit der Haftung bei anderen Pflichtverletzungen durch Hoheitsträger oder bei anderen Verkehrssicherungspflichtigen führen.“

Diese Einschätzung hat sich seitdem nicht verändert.

7. Ist die Bundesregierung nicht auch der Meinung, dass eine Verbesserung von Haftungsansprüchen zu mehr Verkehrssicherheit führen würde, weil mehr Finanzmittel für Unfallschwerpunkte anstatt für Straßenbau bereitgestellt werden müssten, um Haftungsansprüchen vernünftigerweise vorzubeugen?

Nein

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333